



**Ministrstvo za okolje in prostor**  
**Direktorat za okolje**  
**Dunajska 48**  
**1000 Ljubljana**  
**gp.mop@gov.si**

Datum: 9. 9. 2011

#### **ZADEVA: Predlog Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju**

Spoštovani,

Predstavniki podpisanih organizacij smo pregledali in preučili Predlog Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju, osnutek, št. 0071-201/2011, ki ga je na svojih spletnih straneh objavilo Ministrstvo za okolje in prostor, dne 22. 7. 2011.

Pri pregledu predloga ugotavljamo, da rešitve v predlogu Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju ne zagotavljajo vzpostavitve celostnega sistema za kolesarje tako, da bi bile zadeve v okolju in prostoru ustrezno urejene, ker:

- predlog zakona ne upošteva, da kolo ni samo prevozno sredstvo ampak tudi športni pripomoček,
- Zakon o gozdovih (Uradni list RS št. 30/93, 13/98, 56/99, 67/02, 110/02, 115/06, 110/07) in Zakon o planinskih poteh (Uradni list RS 61/2007) pod posebnimi pogoji sicer dopuščata vožnjo s kolesom v naravnem okolju, predhodne dejavnosti, ki bi to omogočile, pa se ne izvajajo, oziroma so postopki odpiranj in označevanj poti preveč dolgotrajni in prezapleteni,
- splošna prepoved za kolesa v Predlogu Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju ostaja enaka kot doslej, saj določa, da je na območju Republike Slovenije v naravnem okolju prepovedano voziti, ustaviti in organizirati vožnje s kolesi, pri tem pa območja in objekti, kjer se pod posebnimi pogoji sme izvajati dejavnosti, niso jasno in enoznačno definirani.

Zato predlagamo, da zakonodajajo, ki ureja to področje, prilagodimo novim razmeram, seveda nikakor ne na škodo narave, tako da:

- se kolo obravnava predvsem kot športni rekvizit – posebno prevozno sredstvo, ker je to dejanski namen uporabe v naravi
- se v zakonu dopolni pomen izrazov,
- da se uveljavi načelo, da je uporaba kolesa kot prevoznega sredstva in kot športnega pripomočka dovoljena povsod, kjer to ni prepovedano in označeno.

Zavedamo se, da je okolju najbolj prijazna uporaba obstoječe infrastrukture – to je obstoječih poti, kolovozov, gozdnih vlak, ... Zato se zavzemamo za takšno ureditev, ki bi takšno uporabo »infrastrukture v naravnem okolju« tudi omogočila. Z vključitvijo panožnih zvez in združenj ter posameznikov, katerih področje dejavnosti je kolesarjenje in kolesarstvo, želimo doseči celosten družbeni konsenz.

Gibanje v naravnem okolju mora biti urejeno tako, da so ustrezno obravnavani vsi uporabniki glede na obremenjevanje okolja, po našem mnenju tako, da:

- za pešce, pešce s pohodnimi palicami, pešce s krpljami, pešce z derezami, turne smučarje, plezalce, alpiniste, jadralne padalce, smučarje tekače, deskarje na snegu, vodnike psov, orientaciste ni splošne prepovedi, razen tam, kjer je to označeno oziroma na zahtevnem terenu zanje gibanje ni primerno,
- za kolesarje velja splošna prepoved na brezpotjih, na zahtevnih in zelo zahtevnih planinskih poteh ter na delih lahkih planinskih poti, za katere njihovi skrbniki presodijo, da zaradi posebnih razlogov niso primerne za dvonamensko rabo (torej poleg hoje tudi za kolesarjenje), in na poteh ter območjih (v gozdovih), kjer je to označeno,
- za kolesa z motorjem, štirikolesnike, motorna kolesa, motorne sani in osebna motorna vozila velja splošna prepoved na brezpotjih, poteh, vlakah in kolovozih.

Sedanja ureditev je za kolesarje zelo restriktivna in glede na veljavna določila Uredbe o prepovedi voženj v naravnem okolju (Uradni list RS št. 16/95, 25/95, 35/01) v celoti prepoveduje vožnjo s kolesom v naravnem okolju, za kar pa ni podanih strokovnih podlag, to je študij, ki bi pokazale, da je negativen vpliv kolesarjev na naravo večji od pešcev. Rezultati študij v tujini kažejo prav nasprotno, zato splošne prepovedi za kolesarje v drugih državah ne poznajo.

Primerna je kvečjemu takšna ureditev, da so v zakonu vsi uporabniki naravnega okolja enakopravno obravnavani glede na obremenjevanje okolja, ter da se med njimi ne ustvarja občutka neenakopravnosti in nestrpnosti.

V prilogi vam pošiljamo našo oceno stanja ter, v skladu z Navodilom o sodelovanju javnosti pri sprejemanju predpisov, ki lahko pomembno vplivajo na okolje, posredujemo pripombe in predloge na osnutek **Predloga Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju**, s katerimi bi, v skladu z ostalimi veljavnimi predpisi, ki urejajo to področje, omogočili vožnjo s kolesom in njegovo uporabo tudi kot športnega pripomočka po vseh poteh v naravnem okolju, razen kjer je to prepovedano in označeno.

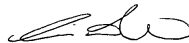
Uporabnikov koles v naši državi je veliko, saj samo število prodanih koles v RS na letni ravni v zadnjih treh letih v povprečju presega 100.000, od tega pa je dobra polovica gorskih (vir: <http://www.bike-eu.com/facts-figures/market-reports/4994/slovenia>). Zato vas prosimo, da predloge preučite in jih upoštevate že pri pripravi predloga zakona, saj smo prepričani, da prispevajo k dobrim rešitvam. Nemalokrat se namreč zgodi, da je prav nepoznavanje področja vzrok za nepotrebno zaviranje njegovega razvoja.

Lepo vas pozdravljamo.

Kolesarska zveza Slovenije  
Celovška 25, 1000 Ljubljana  
Milena Černilogar Radež



Slovenski gorniški klub Skala, KGK Volja  
Ob Ljubljani 42, 1000 Ljubljana  
Vladimir Cindro



ZGC-GZS in ZSŽ-GIZ, Združenje slovenskih žičničarjev GIZ  
Dimičeva 13, 1000 Ljubljana  
Danilo Brečelj, sekretar



Pohodništvo & kolesarjenje GIZ  
Dimičeva 13, 1000 Ljubljana  
Marko Lenarčič, direktor



MTB.SI  
Dekleva & Dekleva SportCon d.n.o., Ljubljana  
Andrej Dekleva, direktor





Datum: 9. 9. 2011

**ZADEVA:** Pripombe in predlogi na osnutek Predloga Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju

## OCENA STANJA

Določila v Uredbi o prepovedi vožnje z vozili v naravnem okolju (Uradni list RS, št. 16/95, 28/95 in 35/01; v nadaljnjem besedilu: uredba), ki prepovedujejo vožnjo z vozili v naravnem okolju, povsem enakovredno obravnavajo vožnjo v naravnem okolju s kolesom, kakor tudi vožnjo z motornimi vozili (avtomobili, motorji, štirikolesniki, motorne sani). Kolesarji kljub svoji množičnosti na področju rekreacije na eni strani in vrhunskim rezultatom tekmovalcev na svetovni ravni na drugi strani, praktično nimajo zakonite možnosti za rekreacijo in treninge v naravnem okolju.

Na državni ravni sta Strategija prostorskega razvoja Slovenije in Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013 (za katerega je bila izvedena celovita presoja vplivov na okolje in izdelano okoljsko poročilo), v skladu z ostalimi veljavnimi predpisi temeljna in dobra osnova za vzpostavitev celostnega sistema kolesarskih poti in možnosti vsestranske uporabe kolesa. Omrežje kolesarskih poti in pešpoti se že razvija v povezavi z ekološko naravnano turistično ponudbo ter zdravim telesnim gibanjem prebivalstva v naravi.

Kolesarjenje pozitivno prispeva tudi k izkoriščanju prednosti podeželja, saj se z njim spodbuja raznolikost tistih gospodarskih dejavnosti, ki v povezavi s kmetijstvom in gozdarstvom omogočajo ohranjanje poseljenosti in vitalnosti podeželja ter posredno ali neposredno prispevajo k visoki kvaliteti, prepoznavnosti in doživljajski privlačnosti njegove naravne in kulturne krajine.

Z razvojem kolesarskih omrežij se omogoča izkoriščanje potencialov za rekreacijo in turizem. Ob tem se zaradi zmanjšanja uporabe motornih vozil zmanjšuje negativne vplive na naravno in bivalno okolje, ohranjanje kulturno dediščino in varuje naravne vire, življenjsko raznovrstnost ter naravne vrednote.

Zasnovo kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji tvori omrežje državnih daljinskih in glavnih kolesarskih povezav, ki povezujejo (bodo povezovali) urbana središča in turistična naselja ter se navezujejo na daljinske evropske kolesarske povezave, ki potekajo tudi skozi Slovenijo. Glede na prostorske možnosti ter razpoložljivo cestno infrastrukturo se za kolesarske poti že izkorišča obstoječe z motornim prometom neobremenjene ali malo obremenjene prometnice.

Novo kolesarske poti se gradijo tam, kjer teh možnosti ni. Na območju mest in drugih naselij se gradi kolesarsko omrežje tudi za dnevno migracijo na krajših razdaljah. S kolesarskimi stezami in pasovi se bodo opremljale najpomembnejše smeri osebnega prometa v urbanih območjih ter se jih bo navezovalo na postajališča javnega potniškega prometa in parkirne površine za motorna vozila.

V povezavi z omrežjem pešpoti, ki obsegajo planinske in tematske pešpoti v urbanih in podeželskih območjih, in ki se povezujejo v omrežje pešpoti in na evropske pešpoti E6, E7 in VA ter kulturne poti, ki potekajo skozi Slovenijo, se razvija kolesarstvo intenzivno tudi v turističnih območjih. Na ta način se zagotavlja povezovanje privlačnih krajinskih območij med seboj, pri njihovem umeščanju pa skrbi za varnost pešcev oziroma pohodnikov in kolesarjev.

V povezavi z gorskimi centri in v izbranih središčih se bo umestila potrebna kolesarska infrastruktura, ki je potrebna za razvoj specifičnih disciplin tekmovalnega kolesarstva.

Sprejeti programi in strategije tako že zagotavljajo, da bi lahko z ustrežno ureditvijo, označevanjem, posodobitvijo in izgradnjo kolesarskih poti v državi zagotovili:

- kakovostne pogoje za dodatno ponudbo območja, saj s ponudbo ob postankih privablja prehodne goste,
- zmanjšanje pritiska motoriziranega prometa,
- povezavo z drugimi zanimivimi lokacijami,
- povečano varnost kolesarjev,
- podporo rekreativno-turističnem kolesarjenju
- celostno podporo za razvoj kolesarskega športa.

- boljše pogoje za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev in prispevali k spremembi njihovega življenjskega sloga s premalo gibanja in z njim povezanih sodobnih civilizacijskih bolezni.

V državah EU je kolesarstvo v izjemnem porastu, čemur sledi turistična industrija (posebna ponudba v prenočitvenih objektih za kolesarje, trgovine, servisi, shrambe za kolesa, prevoz prtljage, kolesarski parki, prevoz z vlaki, žičnicami itd.), vzporedno s tem se ureja tudi zakonodaja (glej Priloge, pregled določil v tujih predpisih).

Predlagane rešitve v Predlogu Zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju ne zagotavljajo vzpostavitve celostnega sistema za kolesarje in uporabnike posebnih prevoznih sredstev tako, da bi bile zadeve v okolju in prostoru ustrezno urejene.

## **PRIPOMBE IN PREDLOGI NA OSNUTEK PREDLOGA ZAKONA O VOŽNJI Z VOZILI V NARAVNEM OKOLJU**

Glede na navedeno predlagamo spodaj navedene spremembe Predloga zakona o vožnji z vozili v naravnem okolju:

1. Naslov zakona naj se spremeni, tako da se glasi: *»Zakon o vožnji v naravnem okolju.«*

Obrazložitev: Zakon o pravilih cestnega prometa [10] v 30. točki 3. člena definira »posebna prevozna sredstva«, ki so: invalidski vozički, otroška prevozna sredstva ter športni pripomočki in naprave, ki omogočajo gibanje, hitrejša od hoje pešca, kot so: skiro, kotalke, rolke, rolerji, smuči, sanke, otroško kolo, monokolo, motorne sani, miniaturna motorna vozila, gokart in po namenu uporabe podobna prevozna sredstva, ki niso vozila po zakonu, ki ureja motorna vozila. Teh določil predlog zakona ne upošteva, čeprav se posebna prevozna sredstva za povsem različne namene uporabljajo v naravnem okolju in so tudi hitrejša od pešca.

2. V 3. členu se dodata nova, (3) in (4) odstavek, ki se glasita:

*»(3) Vožnja kolesa v tem zakonu pomeni tudi uporabo kolesa kot posebno prevozno sredstvo za rekreacijo, treninge in tekmovanje. Določila, ki veljajo za vožnjo kolesa v tem zakonu veljajo tudi za uporabo posebnih prevoznih sredstev.«*

Obrazložitev: V veljavnih predpisih kolo ni celostno obravnavano. Predpisi na področju varnosti v cestnem prometu omenijo zgolj »tekmovalno kolo na področju cestnega kolesarstva« - brez definicij, medtem ko gorska kolesa, kolesa za BMX, trial, ..., zaenkrat niso še nikjer opredeljena in ustrezno obravnavana. Zato menimo, da bi morali opredeliti kolesa glede na njihovo namembnost in sicer kolo kot vozilo oziroma prevozno sredstvo za vožnjo v cestnem prometu (vsi tipi koles opremljeni s primerno opremo za varno vožnjo v cestnem prometu) in kolo kot športni pripomoček ali naprava, rekreacijski pripomoček oz. posebno prevozno sredstvo (sem pa spadajo različni tipi koles kot športnih in rekreacijskih pripomočkov... torej vsa kolesa za namensko rekreacijsko-športno rabo in ki niso primerno opremljena za uporabo v cestnem prometu).

*(4) območje za vožnjo kolesa je območje, kjer je poleg pešcev ter kmetijske in gozdne mehanizacije dovoljena vožnja koles.*

Obrazložitev: Z uvedbo tega določila zapolnimo vrzeli, ki so obravnavane v prejšnjem odstavku in v zakonu uveljavimo, da je uporaba kolesa in posebnih prevoznih sredstev dovoljena tudi na kolovozih, poljskih poteh, gozdnih cestah, ki so označene kot planinske poti, kar je v dosedanji ureditvi pravna praznina. Hkrati iz uporabe površin v naravnem okolju ne izločimo invalidov, ki za gibanje uporabljajo invalidske vozičke, s katerimi se lahko gibljejo hitreje od pešca.

3. V prvem odstavku 4. člena se doda nova, 10. alineja: *»pripravo in vzdrževanje infrastrukture, ki je namenjena rekreativnemu in tekmovalnemu področju gorskega kolesarstva (spust, 4X, trial, kros, BMX, enduro, ipd)«*

Obrazložitev: Pomemben dejavnik v državi je razvoj rekreativnega in tekmovalnega področja gorskega kolesarstva: spust, 4X, trial in kros ter BMX, kjer sta slednja dva tudi olimpijska disciplina, zaradi česar bi bila predlagana rešitev v zakonu za umestitev potrebne infrastrukture primerna. V nasprotnem primeru se lahko zgodi, da bodo imeli nosilci urejanja prostora v zakonu

osnovo, da v okviru prostorskih načrtov ne podajo smernic, ki bi gorskim centrom omogočale umestitev tovrstne infrastrukture v naravnem okolju.

4. V 5. členu se besedilo »podzakonskim predpisom« zamenja z »uredbo.«

Obrazložitev: Podzakonski predpis je splošni pojem, ki obsega vse vrste splošnih pravnih aktov, ki so utemeljeni na zakonu, to pa so praktično vsi, razen Ustave RS. Določba je preširoka, saj omogoča urejanje s pravilniki ali sklepi posameznega ministra. Odpira tudi možnost interpretacije, da se kot podzakonski predpis šteje tudi občinski odlok. V primeru, da se člen ne spremeni, ostaja odprta pravna praznina tudi glede vprašanja, katero ministrstvo je pristojno za sprejem takšnega predpisa.

5. Besedilo 8. člena se spremeni tako, da se glasi:

*»(1) Na območju Republike Slovenije je v naravnem okolju dovoljena vožnja s kolesi, zlasti vožnja, ustavljanje, organiziranje voženj ter rekreacija in treningi.*

*(2) Vožnja koles v naravnem okolju je dovoljena tudi v območjih za pešce, vendar le tako, da ne ogroža pešcev.*

*(3) Ne glede na določbi iz prejšnjih dveh odstavkov vožnja s kolesi v naravnem okolju po brezpotjih ter s prepovedjo označenih poteh in območjih ni dovoljena.«*

Obrazložitev: Predlagana rešitev uvaja načelo, da je uporaba kolesa kot prevoznega sredstva in kot športnega pripomočka v naravnem okolju dovoljena povsod na poteh, kjer to ni prepovedano in označeno. Prav tako je dovoljena povsod, kjer to ni prepovedano in označeno tudi uporaba posebnih prevoznih sredstev.

6. Besedilo 9. člena se spremeni tako, da se glasi:

*»(1) Na pobudo lastnikov zemljišč in ob soglasju lokalne skupnost se lahko na gozdnih vlakih in drugih poteh na območjih, določenih v prostorskem delu gozdnogospodarskega in lovskega upravljalvskega načrta območja prepove vožnjo s kolesi.*

*(2) Poti iz prejšnjega odstavka in omejitve njihove rabe označi Zavod za gozdove Slovenije v skladu s predpisi o gozdnih prometnicah.«*

Obrazložitev: Predlagana rešitev uvaja načelo, da je uporaba kolesa kot prevoznega sredstva in kot športnega pripomočka v gozdnih dovoljena, kjer to ni prepovedano in označeno. Prav tako je dovoljena povsod, kjer to ni prepovedano in označeno, tudi uporaba posebnih prevoznih sredstev. Vožnje se ne sme prepovedati samo glede na označbo, saj to pomeni, da je kolesar v prekršku, četudi je pot označena protipravno oz. brez ustreznega sodelovanja vpletenih. Prepoved mora biti vpisana v načrt. Predlagani člen tudi sicer skladno s terminologijo splošnega upravnega postopka določa vloge posameznih vpletenih (pobuda - odločitev - soglasje)

7. Besedilo (1) odstavka 10. člena se spremeni tako, da se glasi:

*»Vožnja kolesa je dovoljena po lahkih planinskih poteh.«*

Doda se nov, (2) odstavek, ki se glasi: *»Skrbniki poti lahko zaprejo in označijo tudi tiste lahke poti, za katere menijo, da zaradi posebnih razlogov niso primerne za dvonamensko rabo, torej poleg hoje tudi za kolesarjenje.«*

Sedanji (2) odstavek postane (3) odstavek.

Obrazložitev: Zahtevne in zelo zahtevne poti so za kolesarje prepovedane. Na zahtevnih in zelo zahtevnih poteh tudi vrhunski kolesar nima v vsakem trenutku možnosti popolne kontrole gibanja (možnost zdrsa pnevmatik, proženje kamenja, problem srečevanja s pohodniki), na takšnih poteh pa tudi ni vselej mogoče takoj in kjerkoli ustaviti ob srečanju s pohodnikom. Zato naj bodo takšne planinske poti za kolesarje zaprte. Lahke poti naj bodo odprte, razen v posebnih primerih, kot so zelo visoka frekvenca pohodnikov (npr. nekatere poti na Šmarno goro), občutljiva podlaga (npr. šotna barja), peščene poti v ključih (manj večč kolesar lahko sproži kamen na spodaj hodeče pohodnike) ipd. Zahtevne in zelo zahtevne poti so na usmerjevalnih tablah PZS označene z opozorilnima znakoma in jih zato ne bi bilo potrebno dodatno označevati z oznakami za zaporo, dovolj bi bilo že opozorilo javnosti. Na lahkih poteh, ki jih bi želeli skrbniki zapreti za kolesarjenje, pa bi bilo na usmerjevalnih tablah potrebno dodati ustrezno oznako.

8. Besedilo (2) odstavka 11. člena se spremeni tako, da se glasi:

*»Način označevanja poti iz 9. in 10. člena tega zakona, kjer je vožnja s kolesi prepovedana, predpiše minister, pristojen za ohranjanje narave, v pravilniku, ki ureja označevanje zavarovanih območij.«*

Obrazložitev: Predlagana rešitev pomeni uskladitev s predhodno obravnavanimi rešitvami in zagotovi, da lastnik, upravljavec ali druga odgovorna oseba prepove gibanje v označenih območjih.

9. Besedilo 13. člena se spremeni tako, da se glasi:

*»(1) Pri vožnji kolesa po poteh v naravnem okolju, kjer je vožnja dovoljena, se smiselno uporabljajo predpisi, ki urejajo pravila cestnega prometa.*

*(2) Na planinskih poteh, kjer je vožnja kolesa dovoljena v skladu z 9. členom tega zakona, imajo prednost pešci, razen na poteh, ki so rezervirane samo za posebna prevozna sredstva.«*

Obrazložitev: Predlagana rešitev zapolni vrzeli, ki so obravnavane v 1. in 2. točki.

10. Besedilo 14. člena se spremeni tako, da se glasi:

*»(1) Uporabnik kolesa ali posebnega prevoznega sredstva ali vozila na motorni pogon mora po poteh v naravnem okolju, kjer je vožnja dovoljena, prilagoditi način in hitrost vožnje svojemu znanju, terenskim in vremenskim razmeram ter vidljivosti, pri čemer hitrost vožnje pri vozilih na motorni pogon ne sme presegati 40 km na uro.*

*(2) Uporabnik kolesa ali posebnega prevoznega sredstva ali vozila na motorni pogon v naravnem okolju ne sme voziti pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi.«*

Obrazložitev: Predlagana rešitev zapolni vrzeli, ki so obravnavane v 1. in 2. točki ter omogoča treninge kolesarjev.

11. V (3) odstavku 17. člena se besedilo: *»kolesa«* spremeni tako, da se glasi: *»voznik kolesa ali uporabnik posebnega prevoznega sredstva«*

Obrazložitev: Predlagana rešitev zapolni vrzeli, ki so obravnavane v 1. in 2. točki.

## **ZAKLJUČEK**

Sedaj veljavni predpisi infrastrukture, ki jo za svojo dejavnost potrebujemo uporabniki koles in posebnih prevoznih sredstev, ne obravnavajo dovolj pregledno. V osnutku zakona tudi niso vsi uporabniki naravnega okolja enakopravno obravnavani glede na obremenjevanje okolja. Zato pripravljavcu zakona predlagamo, da pri pripravi zakona upošteva naše predloge.

S predlaganimi spremembami bi zagotovili bolj ugodne pogoje za kolesarje in hitrejšo izgradnjo ustrezne kolesarske infrastrukture in dosegli primernejše obravnavanje kolesarjev glede voženj v naravnem okolju, kar je razvidno tudi iz določil tujih predpisov in strokovnih podlag, ki kolesarjenje uvrščajo v skupino za naravno okolje prijaznih športov (»on human power«) .

Prispevali bi k povečanju priljubljenosti kolesarjenja in kolesarstva, saj bi s predlaganimi spremembami zagotovili osnovne pogoje za široke potrebe rekreativnega in tekmovalnega gorskega kolesarstva. Prav ti kolesarji, ki velik delež prostega časa preživijo na kolesu, pri tem pa vzpostavijo tudi neposredni stik z lastniki zemljišč ali njihovimi upravljalci, so tisti, ki bodo z bolj prijazno zakonodajo največ pridobili. Kolesarjenju bodo lahko dali tisto celostnost, ki ji pri dosedanjih posameznih projektih nismo namenili ustrezne pozornosti in zaradi česar se številni kilometri tudi že nekoč označenih poti niso uveljavili ali celo obdržali.

## **PRILOGE**

- Pregled določil v veljavnih predpisih
- Pregled določil v tujih predpisih
- Strokovne podlage: Vpliv gorskega kolesarjenja na naravno okolje